

ske misbrug af de danske skatteregler, og at den lov her kan bidrage til, at vi alle sammen er mere opmærksomme på det forhold, og at vi i fællesskab kan sikre endnu bedre end hidtil, at der er sammenhæng ikke bare nationalt, men også internationalt i vore skatteregler.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget.

Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 4: Forslag til lov om afgift af vejbenyttelse.
Af skatteministeren (Ole Stavad).
(Fremsat 6/10 94).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 4 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 5: Forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., lov om afgift af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer m.v. og lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (Nedsættelse og omlægning af vægtafgiften af visse lastmotorkøretøjer, ophævelse af ansvarsforsikringsafgiften for vognmandsbiler, reduktion af dieselolieafgiftsforhøjelsen, genindførelse af udligningsafgiften af dieseldrevne busser og varebiler m.v. og forhøjelse af udligningsafgiften af dieseldrevne personbiler).

Af skatteministeren (Ole Stavad).
(Fremsat 6/10 94).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Erik Mortensen (S):

Der er for mig slet ingen tvivl om, at der igen meget lang tid i hvert fald i store dele af befolkningen har været et ønske om, at der blev indført vejbenyttelsesafgift for at benytte og belaste de danske veje og ikke mindst, når det drejer sig om udenlandske lastvogne.

Men langt vigtigere er jo den kendsgerning, at syd for os, nemlig i Tyskland, indfører man en vejafgift pr. 1. januar 1995, og det vil stille danske vognmænd særdeles dårligt i konkurrencemæssig henseende.

Nu er det sådan, at 5 EU-lande i henhold til EF-direktivet af 25. oktober 1993 nu aftaler fælles retningslinjer på området, og så er det oplagt, at Danmark tilslutter sig, idet vores godstransport jo primært går gennem vore sydlige nabolande. At aftalen er fordelagtig, understreges jo også af, at brancheforeningerne anbefaler.

Den økonomiske belastning for vognmændene beregnet til ca. 270 mio. kr. må jo nødvendigvis kompenseres, og det sker så i henhold til følgeloven ved en justering af vægtafgiften, forsikringsafgiften, lavere stigningstakt for dieselolie samt en forventet stigning i fragtraterne. Dermed får staten jo et provenutab. Det kompenseres selvfølgelig dels ved vejafgifterne, der kommer ind, dels ved en øget vægtafgift på mindre lastvogne/store varevogne samt en forhøjelse af udligningsafgiften på dieseldrevne personbiler. Alt i alt forventes ordningen, når den er i fuld drift, at være udgiftsneutral.

De miljømæssige gevinster vil selvfølgelig også af hensyn til konkurrencevilkårene for vognmændene ikke umiddelbart blive særlig store. Dog mener jeg, at loven uvægerligt vil medvirke til en begyndende flytning af gods fra vej til bane, i og med at vi i første omgang formentlig får en fragstigning, ligesom vilkårene for de mindre dieseldrevne biler nok vil tilskynde brugerne til at skifte til benzindrevne biler med katalysatorer, og det i sig selv er jo også en miljøgevinst.

Alt i alt et nødvendigt forslag i hvert fald set i relation til indførelse af den tyske vejafgift fulgt op af en fornuftig følgelov på afgiftsområdet og så selvfølgelig – om end sparsomt – et nyttigt signal om miljøhensyn i forbindelse med godstransport på landeveje kontra jernbane.

Og med disse bemærkninger vil jeg gerne på Socialdemokratiets vegne anbefale de to lovforslag.